Les meilleurs antiradars

Les contrôles de vitesse se multiplient, rognant impitoyablement le capital points de votre permis. Les cinq avertisseurs de radars que nous avons testés vous sauveront la mise. En toute légalité.

Sale temps pour nos petits cartons roses ! Pour la seule année 2007, 88 698 personnes ont épuisé leur capital points et rendu leur précieux permis, selon le ministère de l'Intérieur. Une hausse de 29% par rapport à l'année précédente. Au total, ce sont 9 547 000 points qui ont été retirés l'an dernier. Souvent pour quelques kilomètres-heure de trop, de petits excès de vitesse donc, commis non pas par de dangereux délinquants de la route, mais par des automobilistes surpris en flagrant délit… de distraction.

Simple avertisseur. Et ce n'est pas près de s'arrêter. On compte actuellement 1 120 radars fixes et plus de 400 mobiles (boîtiers embarqués dans des voitures banalisées, ou jumelles mises en batterie par des gendarmes). Et le dernier comité interministériel sur la sécurité routière a annoncé la mise en service de 500 nouveaux appareils, fixes et mobiles, chaque année, jusqu'en 2012. Les autorités devraient disposer alors d'un parc de plus de 4 000 boîtiers.

Les moyens pour éviter les mauvaises surprises ? Ils sont multiples… et légaux. On peut par exemple intégrer au système de navigation GPS fixe ou nomade de sa voiture la carte des radars fixes (officiellement publiée sur le site Securite-routiere.gouv.fr). Le principal inconvénient de ces appareils, c'est qu'ils n'émettent pas d'avertissements sonores. En outre, il n'est pas possible de les «enrichir» de la carte des «zones à risque» où les contrôles mobiles sont fréquents. Autre solution : on peut s'équiper d'un PDA (agenda électronique) intégrant une carte GPS ou, plus high-tech encore, d'un téléphone portable du type smartphone, capable de vous avertir «en direct» de l'approche d'un radar. Toutes ces solutions ont le mérite d'être flatteuses pour leur propriétaire, grâce à leur côté «haute technologie». Mais elles demeurent coûteuses, souvent complexes à installer et, finalement, d'une efficacité très aléatoire.

Le plus pratique est encore d'acquérir un simple avertisseur. C'est la solution qui nous a paru la plus efficace, celle que nous avons donc retenue ici. L'unique fonction de cette famille d'appareils consiste à signaler la présence des radars, pour un prix qui reste abordable (entre 100 et 200 euros). Son principe de fonctionnement ? Ces «mini-GPS» gardent en mémoire la localisation des radars fixes, mais repèrent aussi celle des zones dites «à risque». Quelques centaines de mètres avant d'y parvenir, le petit boîtier posé sur le tableau de bord, à la base du pare-brise, se met à clignoter et émet un bip d'alerte. Les plus sophistiqués utilisent même une voix synthétique qui prévient le conducteur. Parmi les nombreux modèles existants, Management en a retenu cinq particulièrement efficaces (lire nos fiches ci-contre).

Arsenal répressif. Rappelons que leur intérêt est évidemment suspendu à l'état de la législation en vigueur. Et personne ne sait dans quel sens elle va évoluer. Les avertisseurs de radars sont aujourd'hui tolérés, donc autorisés. Mais ils pourraient devenir illégaux, comme c'est déjà le cas en Suisse et en Allemagne. Si leur légalité n'est pas carrément remise en cause, mais seulement encadrée, leurs concepteurs pourront les modifier techniquement pour les adapter à l'arsenal répressif. Actuellement, la France s'en tient à des contrôles de vitesse instantanée. Mais les responsables pourraient un jour adopter la méthode anglaise, qui consiste à mesurer non plus la vitesse du véhicule lors du passage devant un radar, mais sa vitesse moyenne sur un tronçon donné. Concrètement, vous passez devant une caméra vidéo à vitesse légale. Elle enregistre votre passage, sans plus. Un peu plus loin, une seconde caméra détecte à son tour votre présence, toujours à vitesse raisonnable. Le système calcule alors le temps que vous avez mis pour franchir la distance

Détecteurs : gare au gendarme !

Vous êtes tenté par un détecteur de radars ? Réfléchissez-y à deux fois avant d'en acquérir un ! Ces engins sont en effet légaux aux Etats-Unis… mais strictement interdits en France. Celui qui se fait prendre tombe sous le coup de l'article R. 413-15 du Code de la route, qui prévoit 1 500 euros d'amende, la perte de 2 points, un retrait de permis pouvant aller jusqu'à trois ans, ainsi que la saisie du détecteur… voire celle du véhicule. Et si encore cet appareil était efficace à 100% et indétectable ! Mais c'est loin d'être le cas. La maréchaussée utilise d'ailleurs les détecteurs confisqués pour repérer les contrevenants.

ALERTE GPS G300 (155 €) : sérieux et complet

+ **Avertisseur précis.** Vocale et lumineuse, l'alarme signale distinctement s'il s'agit d'un radar ou d'une zone à risque.
+ **Confort de lecture.** L'affichage de la vitesse reste lisible même par grand soleil.
+ **Batterie autonome.** L'appareil fonctionne sans fil pendant près de sept heures.
− **Système d'alerte non modulable.** La base de données est trop riche et le signal s'active également dans des zones où le risque est très faible.

PHOTOS : JEAN-JACQUES PALLOT POUR MANAGEMENT - REMERCIEMENTS AUDI FRANCE

pour garder vos points

entre les deux contrôles. Si vous avez eu la malencontreuse idée d'appuyer sur le champignon entre les deux radars… votre compte est bon ! Les fabricants d'avertisseurs, qui sont pour la plupart d'origine britannique, ont déjà anticipé cette évolution, en intégrant dans leurs logiciels le repérage de ces nouvelles caméras, le calcul de la vitesse moyenne et l'alerte ad hoc qui permet au conducteur de «faire tomber sa moyenne» juste avant la caméra de sortie de zone, même s'il s'est entre-temps offert une petite pointe de vitesse.

Un système de contrôle fondé sur le même principe a déjà été expérimenté en France il y a quelques années sur un tronçon d'autoroute, entre deux péages. Il n'avait pas abouti, compte tenu du problème juridique posé par le rôle de supplétif de police qu'on voulait alors faire jouer aux sociétés d'autoroutes. Si un tel projet ressortait des cartons, il est probable qu'il ne faudrait pas longtemps aux constructeurs d'avertisseurs pour s'adapter à la nouvelle donne… ■

Jean-Michel Cravy

INFORAD V4 (99 €) : basique mais efficace

+ Base de données sérieuse. Malgré le faible prix, les informations sont fiables et les mises à jour gratuites.

+ Affichage simplifié. Les diodes passent au rouge pour signaler un radar et la machine bipe si vous dépassez la limite autorisée.

– Alarmes non-stop. L'appareil répertorie sans finesse toutes les zones à risque et couine parfois en continu.

– Pas d'indicateur de vitesse. Le conducteur doit lui-même la contrôler.

MINI-COYOTE (169 €) : interactif mais cher

+ Informations en temps réel. Un bouton permet de signaler aux autres utilisateurs un dispositif mobile «en live».

+ Vitesse exacte. L'allure réelle du véhicule, souvent différente de celle du compteur, est affichée.

– Coût élevé. Au prix d'achat s'ajoute celui d'un abonnement mensuel de 12 euros pour bénéficier des mises à jour.

– Ecran trop petit. Les nombreuses informations ne sont pas assez lisibles.

SNOOPER SAPPHIRE (189 €) : sophistiqué et compliqué

+ Avertisseur européen. Valable dans toute l'Europe, l'avertisseur précise le type de contrôle et votre vitesse réelle.

+ Données personnalisables. La distance d'alerte et le volume des messages ou des alarmes sont réglables.

+ Excellente lisibilité. Grâce à la couleur, les informations sont lisibles d'un coup d'œil.

– Mode d'emploi compliqué. Les paramétrages sont nombreux et trop complexes.

NAVIRAD GPS4 (90 €) : classique et sans surprise

+ Alertes précises. Les cabines sont signalées par des clignotants et un message vocal, les zones à risque par une simple alarme.

+ Affichage complet. L'écran affiche la vitesse réelle, la limitation exigée et la distance par rapport au radar.

– Pas de batterie autonome. L'appareil se fixe grâce à un aimant, mais il ne peut se brancher que sur l'allume-cigare.

– Alarmes stridentes. Impossible de désactiver les sonneries et de régler leur volume.